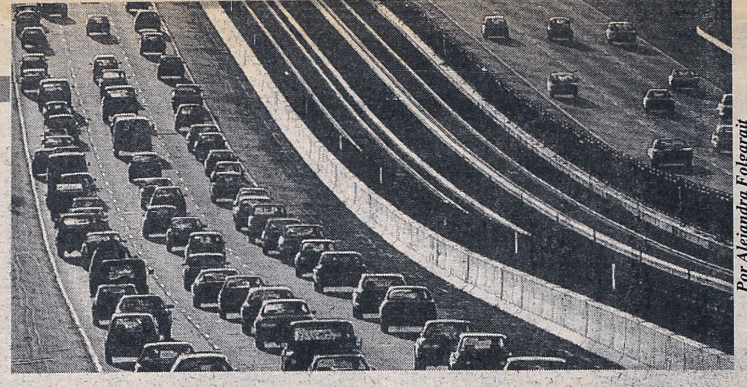
Suplemento de Página/12 Año 4 - Nº 183 Domingo 3 de julio de 1994

LA EMPRESA AUSTRALIAN ARGENTINE AGRICULTURE ARRASARA CON 50 MIL HECTAREAS DE BOSQUE EN EL CHACO SANTIAGUEÑO

# EL REGRESO DE LA FORESTAL

La compañía destinaría la madera de quebracho y algarrobo de los bosques de Santiago del Estero a la producción de parquet y postes para exportación. De acuerdo con la denuncia de una organización ecologista la empresa –de capitales británicos– paga la hectárea de tierra a 200 dólares y produce mil metros cuadrados de parquet y seis toneladas de carbón cada ocho horas.

Verde



## CONTAMINACION URBANA

# LOS AUTOS LOCOS

**En 1947 había, en Buenos Aires, sólo 10 mil autos. En 1994 la cifra se acerca al millón y la Reina del Plata no está preparada para soportarlos. Las soluciones adoptadas en otros países.**

*Por Gustavo A. Fernández*

Cuando en 1892 Dalmiro Varela Castex importó un coche Benz con propulsión a vapor –el primero en circular por Buenos Aires– la población porteña no sumaba más de 650.000 habitantes. En el censo de 1947 se registró el pico histórico de residentes en la Capital Federal, con 2.982.550 personas. Por entonces ya habría cerca de 10.000 automóviles. Si bien hasta hoy en día la población porteña no ha aumentado, los vehículos se han multiplicado en forma exponencial hasta la saturación del sistema vial. Adolfo Bioy Casares, en su *Diccionario del argentino exquisito*, expresó con fino humor: "Hay un tránsito en el Centro, que usted se me vuelve loco".

Los ecólogos definen el concepto de "capacidad de carga" de una población como aquel límite en el cual la misma no crece en número a lo largo del tiempo. Es decir, da una idea de cuántos individuos de una misma especie pueden coexistir en un dado ambiente. A partir de la "capacidad de carga" y del crecimiento instantáneo se puede predecir si la evolución de una especie puede, o no, ser sostenible.

Algo análogo podría pensarse para el sistema de transporte automotor de Buenos Aires, el cual ya presenta síntomas conflictivos puestos de manifiesto con embotellamientos, con 6 km/hora de velocidad promedio, accidentes, pérdida de horas de trabajo y contaminación. Habiéndose llegado a la "capacidad de carga" de la circulación vial surge una pregunta: ¿cuántos automóviles puede sustentar la Ciudad de Buenos Aires, sin destruir bienestar y calidad de vida de sus habitantes?

Según datos de la SETOP "los automóviles y taxímetros realizan 22.000.000 de viajes diarios, estimándose dos por día y por habitante metropolitano, en promedio". Se presenta, entonces, un desafío para las autoridades que administran la megalópolis: limitar el tránsito antes de que llegue al caos, fomentar sistemas públicos de transporte, resolver nudos conflictivos y bajar los niveles de contaminación. Cabría buscar, pues, el modo de convencer a los porteños para que corten el cordón umbilical que los ata a sus automóviles.

Los especialistas de la SETOP consideran que "la falta de una planificación en la estructura circulatoria y de alternativas en los sistemas de transporte, sumados a una independencia laboral y social de las zonas suburbanas respecto de Buenos Aires condujeron al actualcolapso. Este diagnóstico sugiere ante todo que es necesario una autoridad de planificación y gestión que integre a toda la región metropolitana de Buenos Aires".

Más del 50 por ciento de la Población Económicamente Activa –PEA– del Gran Buenos Aires trabaja en la Capital Federal. Es necesario, pues, mejorar el servicio radio céntrico ya que ésa es la dirección actual de entrada y salida de los principales flujos, favoreciendo el transporte público en trenes suburbanos –usado por 1.000.000 de pasajeros diarios–; y el transporte en colectivo, de 9.200.000 usuarios. Pero además, se ha de favorecer la descentralización productiva y de servicios. En la era de los ordenadores y las telecomunicaciones, ya no debería ser necesario que "el pulpo porteño" siga succionando, con sus tentáculos, a las demás actividades del país.

Diversas ciudades del mundo han comenzado a fomentar limitaciones para el "rey de la ciudad", el auto. En Curitiba, Brasil, un moderno sistema de colectivos transporta a 900.000 pasajeros diarios por vías exclusivas, con unidades que llegan a transportar 270 pasajeros; y con un diseño urbano que sólo permite altos edificios de departamentos junto a las arterias principales, obligando a los constructores a hacer dársenas y paradas especiales para facilitar el acceso.

En Singapur se aplica un peaje a aquellos autos que circulan por la ciudad en las horas pico. Para 1997 se planea instalar "transponders" electrónicos en los autos, similares a los códigos de barra de los supermercados, de modo de cobrar en forma automática. En Hong Kong, donde 5,5 millones de habitantes viven en sólo 1000 kilómetros cuadrados, se están construyendo "calles públicas móviles", especie de escaleras mecánicas de varios kilómetros, que transportan a las personas por los escarpados centros laborales y comerciales.

En Copenhague se ha diseñado una red de circulación para bicicletas de 300 kilómetros, lo que ha hecho que el 25 por ciento de los viajes urbanos se haga pedaleando. "Bycykelen" o la ciudad de las bicicletas, como la llaman, ha favorecido un proyecto para el alquiler de bicicletas en diversos puntos de la ciudad. Insertando una moneda en una máquina se podrá obtener una bicicleta pública en cualquier punto de la urbe. Por último, los ciudadanos de Amsterdam han votado a favor de una "zona libre de autos" de 3 kilómetros cuadrados en el centro de la ciudad convirtiendo, además, a varios antiguos estacionamientos en plazas peatonales.

Las autoridades porteñas ya han comenzado a debatir propuestas como el cobro de peaje en los accesos a Capital o la prohibición de circulación por día según la terminación de la patente. Pero antes de ello es imprescindible reestructurar los sistemas de transporte público modernizando colectivos, trenes y subtes, o creando sendas para peatones y ciclistas.

### DENSIDADES URBANAS Y PREFERENCIAS PARA EL DESPLAZAMIENTO LABORAL

| Ciudad | Intensidad | Coche | Transporte público | A pie y en bicicleta |
|---|---|---|---|---|
| | (personas y empleos/hect.) | (% de trabajadores que lo utilizan) | | |
| Phoenix | 13 | 93 | 3 | 3 |
| Perth | 15 | 84 | 12 | 4 |
| Washington | 21 | 81 | 14 | 5 |
| Sydney | 25 | 65 | 30 | 5 |
| Toronto | 59 | 63 | 31 | 6 |
| Hamburgo | 66 | 44 | 41 | 15 |
| Amsterdam | 74 | 58 | 14 | 28 |
| Estocolmo | 85 | 34 | 46 | 20 |
| Munich | 91 | 38 | 42 | 20 |
| Viena | 111 | 40 | 45 | 15 |
| Tokio | 171 | 16 | 59 | 25 |
| Hong Kong | 403 | 3 | 62 | 35 |

Fuente: Peter Newman y Jeffrey Kenworthy, Cities and Automobile Dependence: An International Sourcebook (Aldershot, R.U.: Gower, 1989).

### ESTADOS UNIDOS: EMISION DE GASES TOXICOS PRODUCIDA POR DIVERSOS MEDIOS DE TRANSPORTE 1

| Medio de transporte | Hidrocarburos | Monóxido de carbono | Oxidos de nitrógeno |
|---|---|---|---|
| | (gramos por 100 kilómetros-pasajero) | | |
| Vía rápida | 0,2 | 1 | 30 |
| Vía ligera | 0,2 | 2 | 43 |
| Autobús de transporte | 12 | 189 | 95 |
| Furgoneta mancomunada | 22 | 150 | 24 |
| Coche mancomunado | 43 | 311 | 43 |
| Automóvil2 | 130 | 934 | 128 |

1. Basado en índices nacionales de ocupación media de vehículos.
2. Basado en un pasajero por vehículo.
Fuente: Asociación Norteamericana de Transporte Público, "Mass Transit: The Clean Air Alternative", folleto, Washington, D.C., 1989.

*Por Alejandra Folgarait*

Cincuenta mil hectáreas de bosque nativo en el noroeste de Santiago del Estero serían taladas por una empresa llamada Australian Argentine Agriculture S.A., con dirección en Buenos Aires pero que estaría constituida por capitales británicos. La compañía destinaría la madera de quebrachos y algarrobos talados a la exportación, mientras que con los remanentes fabricaría carbón destinado al mercado interno, según denunció la organización ambientalista cordobesa Fundación para la Defensa del Ambiente (FUNAM). Los negativos aspectos ambientales del emprendimiento se potencian con el recuerdo de La Forestal, la compañía británica que constituyó a principios de siglo un imperio en el norte de Santa Fe y Chaco sobre la base de la explotación del quebracho y de una población sometida a una organización casi feudal.

La investigación del confidencial proyecto maderero fue realizada en forma conjunta por el FUNAM y una ONG británica, The Ecologist, que tuvieron acceso a un informe donde se detallan los planes para arrasar con miles de hectáreas de quebracho colorado, quebracho blanco y algarrobo para producir madera (pisos y postes) y carbón. La idea de los empresarios extranjeros es reemplazar esos árboles nativos por eucaliptus, sorgo y ganado.

Si bien las averiguaciones realizadas por la Secretaría de Recursos Naturales a partir de la denuncia de FUNAM no dieron con pistas concretas del emprendimiento (ver aparte), el director nacional de Recursos Forestales Nativos, Carlos Mesenson, anticipó que "un proyecto que contempla convertir bosque nativo a otros usos no sería sustentable", por lo cual no podría ser autorizado por la provincia de Santiago del Estero.

"El fantasma de La Forestal aparece con un nuevo nombre", acusa el biólogo Raúl Montenegro, presidente de FUNAM. "Se utiliza la marginalidad y pobreza del chaco santiagueño para justificar un proyecto neocolonial. En Santiago del Estero hace falta desarrollo sostenible con participación de la gente, no depredación extranjera", reclama el militante cordobés quien, junto con los británicos, acaba de lanzar una campaña en Inglaterra para que los ciudadanos de



## CONTAMINACION URBANA

# LOS AUTOS LOCOS

**En 1947 había, en Buenos Aires, sólo 10 mil autos. En 1994 la cifra se acerca al millón y la Reina del Plata no está preparada para soportarlos. Las soluciones adoptadas en otros países.**

*Por Gustavo A. Fernández*



Cuando en 1892 Dalmiro Varela Castex importó un coche Benz con propulsión a vapor –el primero en circular por Buenos Aires– la población porteña no sumaba más de 650.000 habitantes. En el censo de 1947 se registró el pico histórico de residentes en la Capital Federal, con 2.982.550 personas. Por entonces ya había cerca de 10.000 automóviles. Si bien hasta hoy en día la población porteña no ha aumentado, los vehículos se han multiplicado en forma exponencial hasta la saturación del sistema vial. Adolfo Bioy Casares, en su *Diccionario del argentino exquisito*, expresó con fino humor: "Hay un tránsito en el Centro, que usted se me vuelve loco".

Los ecólogos definen el concepto de "capacidad de carga" de una población como aquel límite en el cual la misma no crece en número a lo largo del tiempo. Es decir, da una idea de cuántos individuos de una misma especie pueden coexistir en un dado ambiente. A partir de la "capacidad de carga" y del crecimiento instantáneo se puede predecir si la evolución de una especie puede, o no, ser sostenible.

Algo análogo podría pensarse para el sistema de transporte automotor de Buenos Aires, el cual ya presenta síntomas conflictivos puestos de manifiesto con embotellamientos, con 6 km/hora de velocidad promedio, accidentes, pérdida de horas de trabajo y contaminación. Habiéndose llegado a la "capacidad de carga" de la circulación vial surge una pregunta: ¿cuántos automóviles puede sustentar la Ciudad de Buenos Aires, sin destruir bienestar y calidad de vida de sus habitantes?

Según datos de la SETOP "los automóviles y taxímetros realizan 22.000.000 de viajes diarios, estimándose dos por día y por habitante metropolitano, en promedio". Se presenta, entonces, un desafío para las autoridades que administran la megalópolis: limitar el tránsito antes de que llegue al caos, fomentar sistemas públicos de transporte, resolver nudos conflictivos y bajar los niveles de contaminación. Cabría buscar, pues, el modo de convencer a los porteños para que corten el cordón umbilical que los ata a sus automóviles.

Los especialistas de la SETOP consideran que "la falta de una planificación en la estructura circulatoria y de alternativas en los sistemas de transporte, sumados a una independencia laboral y social de las zonas suburbanas respecto de Buenos Aires condujeron al actual colapso. Este diagnóstico sugiere ante todo que es necesario una autoridad de planificación y gestión que integre a toda la región metropolitana de Buenos Aires".

Más del 50 por ciento de la Población Económicamente Activa –PEA– del Gran Buenos Aires trabaja en la Capital Federal. Es necesario, pues, mejorar el servicio radio céntrico ya que ésa es la dirección actual de entrada y salida de los principales flujos, favoreciendo el transporte público en trenes suburbanos –usado por 1.000.000 de pasajeros diarios– y el transporte en colectivo, de 9.200.000 usuarios. Pero además, se ha de favorecer la descentralización productiva y de servicios. En la era de los ordenadores y las telecomunicaciones, ya no debería ser necesario que "el pulpo porteño" siga succionando, con sus tentáculos, a las demás actividades del país.

Diversas ciudades del mundo han comenzado a fomentar limitaciones para el "rey de la ciudad", el auto. En Curitiba, Brasil, un moderno sistema de colectivos transporta a 900.000 pasajeros diarios por vías exclusivas, con unidades que llegan a transportar 270 pasajeros; y con un diseño urbano que sólo permite altos edificios de departamentos junto a las arterias principales, obligando a los constructores a hacer dársenas y paradas especiales para facilitar el acceso.

En Singapur se aplica un peaje a aquellos autos que circulan por la ciudad en las horas pico. Para 1997 se planea instalar "transponders" electrónicos en los autos, similares a los códigos de barra de los supermercados, de modo de cobrar en forma automática. En Hong Kong, donde 5,5 millones de habitantes viven en sólo 1000 kilómetros cuadrados, se están construyendo "calles públicas móviles", especie de escaleras mecánicas de varios kilómetros, que transportan a las personas por los escarpados centros laborales y comerciales.

En Copenhague se ha diseñado una red de circulación para bicicletas de 300 kilómetros, lo que ha hecho que el 25 por ciento de los viajes urbanos se haga pedaleando. "Bycykelen" o la ciudad de las bicicletas, como la llaman, ha favorecido un proyecto para el alquiler de bicicletas en diversos puntos de la ciudad. Insertando una moneda en una máquina se podrá obtener una bicicleta pública en cualquier punto de la urbe. Por último, los ciudadanos de Amsterdam han votado a favor de una "zona libre de autos" de 3 kilómetros cuadrados en el centro de la ciudad convirtiendo, además, a varios antiguos estacionamientos en plazas peatonales.

Las autoridades porteñas ya han comenzado a debatir propuestas como el cobro de peaje en los accesos a Capital o la prohibición de circulación por día según la terminación de la patente. Pero antes de ello es imprescindible reestructurar los sistemas de transporte público modernizando colectivos, trenes y subtes, o creando sendas para peatones y ciclistas.

### DENSIDADES URBANAS Y PREFERENCIAS PARA EL DESPLAZAMIENTO LABORAL

| Ciudad | Intensidad | Coche | Transporte público | A pie y en bicicleta |
|---|---|---|---|---|
| | (personas y empleos/hect.) | (% de trabajadores que lo utilizan) | | |
| Phoenix | 13 | 93 | 3 | 3 |
| Perth | 15 | 84 | 12 | 4 |
| Washington | 21 | 81 | 14 | 5 |
| Sydney | 25 | 65 | 30 | 5 |
| Toronto | 59 | 63 | 31 | 6 |
| Hamburgo | 66 | 44 | 41 | 15 |
| Amsterdam | 74 | 58 | 14 | 28 |
| Estocolmo | 85 | 34 | 46 | 20 |
| Munich | 91 | 38 | 42 | 20 |
| Viena | 111 | 40 | 45 | 15 |
| Tokio | 171 | 16 | 59 | 25 |
| Hong Kong | 403 | 3 | 62 | 35 |

Fuente: Peter Newman y Jeffrey Kenworthy, Cities and Automobile Dependence: An International Sourcebook (Aldershot, R.U.: Gower, 1989).

### ESTADOS UNIDOS: EMISION DE GASES TOXICOS PRODUCIDA POR DIVERSOS MEDIOS DE TRANSPORTE 1

| Medio de transporte | Hidrocarburos | Monóxido de carbono | Oxidos de nitrógeno |
|---|---|---|---|
| | (gramos por 100 kilómetros-pasajero) | | |
| Vía rápida | 0,2 | 1 | 30 |
| Vía ligera | 0,2 | 2 | 43 |
| Autobús de transporte | 12 | 189 | 95 |
| Furgoneta mancomunada | 22 | 150 | 24 |
| Coche mancomunado | 43 | 311 | 43 |
| Automóvil2 | 130 | 934 | 128 |

1. Basado en índices nacionales de ocupación media de vehículos.
2. Basado en un pasajero por vehículo.
Fuente: Asociación Norteamericana de Transporte Público, "Mass Transit: The Clean Air Alternative", folleto, Washington, D.C., 1989.



## CINCUENTA MIL HECTAREAS DE BOSQUE AMENAZADAS

# LA SOMBRA DE LA TRIPLE A

**La Fundación para la Defensa del Ambiente denunció el proyecto de la empresa Australian Argentine Agriculture. Tras la tala del quebracho, lo reemplazarían por sorgo y eucaliptos.**

*Por Alejandra Folgarait*

Cincuenta mil hectáreas de bosque nativo en el noroeste de Santiago del Estero serían taladas por una empresa llamada Australian Argentine Agriculture S.A., con dirección en Buenos Aires pero que estaría constituida por capitales británicos. La compañía destinaría la madera de quebrachos y algarrobos talados a la exportación, mientras que con los remanentes fabricaría carbón destinado al mercado interno, según denunció la organización ambientalista cordobesa Fundación para la Defensa del Ambiente (FUNAM). Los negativos aspectos ambientales del emprendimiento se potencian con el recuerdo de La Forestal, la compañía británica que constituyó a principios de siglo un imperio en el norte de Santa Fe y Chaco sobre la base de la explotación del quebracho y de una población sometida a una organización casi feudal.

La investigación del confidencial proyecto maderero fue realizada en forma conjunta por el FUNAM y una ONG británica, The Ecologist, que tuvieron acceso a un informe donde se detallan los planes para arrasar con miles de hectáreas de quebracho colorado, quebracho blanco y algarrobo para producir madera (pisos y postes) y carbón. La idea de los empresarios extranjeros es reemplazar esos árboles nativos por eucaliptus, sorgo y ganado.

Si bien las averiguaciones realizadas por la Secretaría de Recursos Naturales a partir de la denuncia de FUNAM no dieron con pistas concretas del emprendimiento (ver aparte), el director nacional de Recursos Forestales Nativos, Carlos Mesenson, anticipó que "un proyecto que contempla convertir bosque nativo a otros usos no sería sustentable", por lo cual no podría ser autorizado por la provincia de Santiago del Estero.

"El fantasma de La Forestal aparece con un nuevo nombre", acusa el biólogo Raúl Montenegro, presidente de FUNAM. "Se utiliza la marginalidad y pobreza del chaco santiagueño para justificar un proyecto neocolonial. En Santiago del Estero hace falta desarrollo sostenible con participación de la gente, no depredación extranjera", reclama el militante cordobés quien, junto con los británicos, acaba de lanzar una campaña en Inglaterra para que los ciudadanos de ese país envíen cartas al embajador argentino y al presidente Menem, pidiéndoles que pongan freno a este proyecto que destruirá bosques semiáridos y causará erosión y acidificación del suelo.



### ROPA LIMPIA

Según Montenegro, las oficinas que figuran en los membretes de Australian Argentine Agriculture (AAA) –ubicadas en Av. San Martín 232, piso 2 número 228– no existen y sólo sirven como pantalla para el domicilio real de la empresa, que es el 3 Glove Plc Acton W3 6AS, en Londres. El director de la firma es Robert A. Wenham, nacido en Australia y con negocios ganaderos en su tierra y en Arabia Saudita.

La planta que proyecta construir AAA producirá mil metros cuadrados de parquet por cada turno de 8 horas y 6 toneladas de carbón. Mientras el piso tiene un mercado asegurado en España e Italia –y tal vez en otros países europeos y los Estados Unidos–, el carbón que se obtendrá al procesar los residuos de los árboles se destinará al consumo argentino. Las ventas mensuales se estiman en más de 1.500.000 dólares.

Las ganancias obtenidas con la tala les permitirá reforestar 10 mil hectáreas, que generarán 400 mil metros cúbicos de troncos por año a partir de los 12 años de iniciado el emprendimiento (éste es el tiempo necesario para que crezca la primera camada de árboles nuevos).

El estudio de factibilidad elaborado por el neocelandés Ross Wilson y sus asociados indica que el desarrollo completo del proyecto demandará diez años y que entrará en una producción a full en 14 años. Mientras el costo total del proyecto fue estimado por Wilson en casi 20 millones de dólares, la producción de los primeros cuatro años le permitirá a la empresa ganar un total de 21.772.105 dólares en concepto de madera y carbón. Esto significa que en un período breve la inversión será recuperada con creces.

El mecanismo con el que planean tirar abajo los árboles es simple: una cadena gruesa atada por sus extremos a dos tractores harán el trabajo de limpiar el terreno de árboles. Esos troncos serán luego transportados a los aserraderos para ser convertidos en los productos finales. Las partes no utilizadas serán tratadas con calor para convertirlas en carbón vegetal, según el memorándum presentado por Wilson.

Tras un año de descanso, la tierra será replantada con sorgo por otros tres años. Finalmente, se plantarán los eucaliptus. "Después de 10 años, la nueva plantación proveerá alrededor de 430 metros cúbicos de troncos para molienda por hectárea", dice el informe.

### MAQUILLAJE VERDE

El negocio es bueno para los inversores por donde se lo mire. Los tres escenarios financieros considerados en el *Business Plan* para el período 1995-2000 prometen ganancias netas que van desde un 30 a un 42 por ciento anual sobre las ventas. Con estas perspectivas, la empresa AAA está actualmente buscando inversores para comprar la maquinaria, ofreciendo un 49 por ciento de interés a quien esté dispuesto a aportar seis millones de dólares.

El mercado de la madera está superando al de los granos en todo el mundo. "Argentina actualmente produce muy poco para exportación pero hay una gran área disponible para la producción. Sudamérica se convertirá en uno de los mayores productores mundiales en el futuro", pronostica AAA.

Los tres gerentes máximos propuestos para la dirección de la sociedad son australianos y tienen experiencia ganadera o en ingeniería, pero ninguno ofrece pergaminos en cuestiones ambientales. A pesar de que se talará gran parte del único bosque de quebracho que queda en el planeta, ningún estudio sobre impacto ambiental parece haberse realizado.

Con todo, la dimensión verde del asunto no escapa a los empresarios australianos (¿o británicos?). "Las restricciones que sobrevendrán a la madera derivada de bosques lluviosos (selvas) que no se encuentran bajo un manejo apropiado `nos vendrán al dedillo'", anticipan a sus potenciales socios. "La compañía venderá sus productos bajo el rótulo AAA HARDWOOD. El Green Lobby puede asistir a la compañía en la promoción de sus productos, porque serán derivados de árboles provenientes de bosques con manejo", se entusiasman los empresarios.

Sin embargo, el "manejo" al que alude la AAA parece referirse sólo a cuánto talar por año y qué cultivos utilizar antes de reforestar el lugar con eucaliptus. De la conservación de una especie única y amenazada como el quebracho colorado, nada.

### UNA HISTORIA NEGRA

La Forestal se instaló en 1913 y se fue definitivamente del país en 1963. Pero su presencia aún puede reconocerse en los pueblos fantasmas que dejó tras su estela; en las recientes privatizaciones pagadas con bonos de la deuda externa; en las promesas de cambiar inversiones extranjeras por ajuste económico. La compra de grandes extensiones con bosques de quebracho por parte de una empresa supuestamente británica suena a "déjà vu", a película ya vista. Cuando esto ocurre, los psicoanalistas dicen que es lo reprimido que retorna.

La Forestal supo reinar sobre más de dos millones de hectáreas del noreste Argentino. En su inmensa propiedad, la principal actividad era la extracción de tanino del quebracho colorado para curtir cueros y la producción de durmientes para ferrocarril. The Forestal Land, Timber and Railways Limited quería hacer dinero a toda costa, mucho antes de que la ecología se pusiera a la orden del día.

Las 25 mil personas que habitaban sus dominios no sólo debían hachar de sol a sol o realizar algunas de las actividades vinculadas con el negocio agrícola sino que además recibían una paga en bonos sólo canjeables en los almacenes de la compañía británica. La eficiencia de la empresa alcanzó incluso el tema de la seguridad (propia). Las huelgas que se llevaron a cabo entre 1919 y 1921 fueron ferozmente reprimidas por gendarmes *made in the Forestal*, precursores de los parapoliciales.

Según relató a **Página/12** el historiador rosarino Gastón Gori, la Forestal obtuvo originalmente las tierras santafesinas en compensación por un empréstito de un millón de pesos no pagado por la provincia. No cuesta mucho hoy ver en esa transacción una privatización de bienes del Estado por el no pago de la deuda externa.

"Se le entregaron un millón ochocientas mil hectáreas que contenían los únicos bosques de quebracho colorado, con algo más de extensión que los del Paraguay", recordó Gori. "Se sostuvo que vendría el capital extranjero a promover el adelanto del país..."

La Forestal atravesó sin problemas gobiernos de facto y electos democráticamente. Sólo desistió del negocio cuando se encontró un sustituto africano al tanino, y cuando quedaban pocos quebrachos en pie.




*(Por A. F.)*

En la Argentina no existe un inventario forestal nacional. Por lo tanto, no se sabe cuántos quebrachos colorados y blancos existen. Según el ingeniero forestal Carlos Merenson, funcionario de la Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente Humano, se acaba de firmar un acta de compromiso con las provincias del noreste argentino para trazar un inventario, aunque deberá aguardar su aprobación dentro del presupuesto del año próximo de la Secretaría. Por otra parte, Santiago del Estero, Salta, Santa Fe, Chaco y Formosa han solicitado que el quebracho sea incorporado dentro de la convención CITES que regula el tráfico de especies amenazadas.

La Forestal habría afectado 5 o 6 millones de hectáreas de bosque, según estimó Merenson. Pero como el número de quebrachos por hectárea es muy variable –entre 3 y 10–, no hay cálculos precisos sobre la magnitud del "genocicidio forestal" cometido durante la primera mitad de este siglo.

En cuanto a la concreción del proyecto denunciado por FUNAM, Merenson señaló que la Secretaría se puso ya en contacto con las autoridades forestales de Santiago del Estero, quienes aseguraron que hasta el día de la fecha no existe ningún pedido de autorización para desmontar bosque nativo en su jurisdicción. "Existe una ley provincial de Defensa de la Riqueza Forestal y un decreto que regula el desmonte. Para realizar cualquier tala de bosque nativo, un propietario de tierras debe pedir autorización a la Dirección provincial de Bosques y debe presentar un plan de manejo sustentable", explicó el director de Recursos Forestales Nativos al *Suplemento Verde*.

Sin embargo, los supuestos *entrepreneurs* no parecen dispuestos a pedirle permiso a nadie para talar. Un contacto empresario establecido por las ONG en Gran Bretaña lo expresó en sus propios términos: "No entendemos por qué habría que pedir autorización para plantar árboles".

Merenson consideró que, tal como figura en la denuncia de FUNAM, el proyecto no es sustentable, ya que pretende reemplazar bosque nativo con árboles de crecimiento rápido, cultivos e incluso ganado. De todos modos, insistió, "todo indica que este proyecto no tiene principio de ejecución".



## CINCUENTA MIL HECTAREAS DE BOSQUE AMENAZADAS

# LA SOMBRA DE LA TRIPLE A

**La Fundación para la Defensa del Ambiente denunció el proyecto de la empresa Australian Argentine Agriculture. Tras la tala del quebracho, lo reemplazarían por sorgo y eucaliptos.**

ese país envíen cartas al embajador argentino y al presidente Menem, pidiéndoles que pongan freno a este proyecto que destruirá bosques semiáridos y causará erosión y acidificación del suelo.

### ROPA LIMPIA

Según Montenegro, las oficinas que figuran en los membretes de Australian Argentine Agriculture (AAA) –ubicadas en Av. San Martín 232, piso 2 número 228– no existen y sólo sirven como pantalla para el domicilio real de la empresa, que es el 3 Glove Plc Acton W3 6AS, en Londres. El director de la firma es Robert A. Wenham, nacido en Australia y con negocios ganaderos en su tierra y en Arabia Saudita.

La planta que proyecta construir AAA producirá mil metros cuadrados de parquet por cada turno de 8 horas y 6 toneladas de carbón. Mientras el piso tiene un mercado asegurado en España e Italia –y tal vez en otros países europeos y los Estados Unidos–, el carbón que se obtendrá al procesar los residuos de los árboles se destinará al consumo argentino. Las ventas mensuales se estiman en más de 1.500.000 dólares.

Las ganancias obtenidas con la tala les permitirá reforestar 10 mil hectáreas, que generarán 400 mil metros cúbicos de troncos por año a partir de los 12 años de iniciado el emprendimiento (éste es el tiempo necesario para que crezca la primera camada de árboles nuevos).

El estudio de factibilidad elaborado por el neocelandés Ross Wilson y sus asociados indica que el desarrollo completo del proyecto demandará diez años y que entrará en una producción a full en 14 años. Mientras el costo total del proyecto fue estimado por Wilson en casi 20 millones de dólares, la producción de los primeros cuatro años le permitirá a la empresa ganar un total de 21.772.105 dólares en concepto de madera y carbón. Esto significa que en un período breve la inversión será recuperada con creces.

El mecanismo con el que planean tirar abajo los árboles es simple: una cadena gruesa atada por sus extremos a dos tractores harán el trabajo de limpiar el terreno de árboles. Esos troncos serán luego transportados a los aserraderos para ser convertidos en los productos finales. Las partes no utilizadas serán tratadas con calor para convertirlas en carbón vegetal, según el memorándum presentado por Wilson.

Tras un año de descanso, la tierra será replantada con sorgo por otros tres años. Finalmente, se plantarán los eucaliptus. "Después de 10 años, la nueva plantación proveerá alrededor de 430 metros cúbicos de troncos para molienda por hectárea", dice el informe.

### MAQUILLAJE VERDE

El negocio es bueno para los inversores por donde se lo mire. Los tres escenarios financieros considerados en el *Business Plan* para el período 1995-2000 prometen ganancias netas que van desde un 30 a un 42 por ciento anual sobre las ventas. Con estas perspectivas, la empresa AAA está actualmente buscando inversores para comprar la maquinaria, ofreciendo un 49 por ciento de interés a quien esté dispuesto a aportar seis millones de dólares.

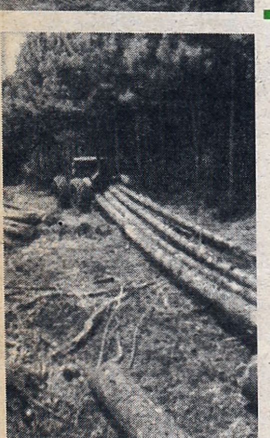
El mercado de la madera está superando al de los granos en todo el mundo. "Argentina actualmente produce muy poco para exportación pero hay una gran área disponible para la producción. Sudamérica se convertirá en uno de los mayores productores mundiales en el futuro", pronostica AAA.

Los tres gerentes máximos propuestos para la dirección de la sociedad son australianos y tienen experiencia ganadera o en ingeniería, pero ninguno ofrece pergaminos en cuestiones ambientales. A pesar de que se talará gran parte del único bosque de quebracho que queda en el planeta, ningún estudio sobre impacto ambiental parece haberse realizado.

Con todo, la dimensión verde del asunto no escapa a los empresarios australianos (¿o británicos?). "Las restricciones que sobrevendrán a la madera derivada de bosques lluviosos (selvas) que no se encuentran bajo un manejo apropiado`nos vendrán al dedillo'", anticipan a sus potenciales socios. "La compañía venderá sus productos bajo el rótulo AAA HARDWOOD. El Green Lobby puede asistir a la compañía en la promoción de sus productos, porque serán derivados de árboles provenientes de bosques con manejo", se entusiasman los empresarios.

Sin embargo, el "manejo" al que alude la AAA parece referirse sólo a cuánto talar por año y qué cultivos utilizar antes de reforestar el lugar con eucaliptus. De la conservación de una especie única y amenazada como el quebracho colorado, nada.





## UNA HISTORIA NEGRA

La Forestal se instaló en 1913 y se fue definitivamente del país en 1963. Pero su presencia aún puede reconocerse en los pueblos fantasmas que dejó tras su estela; en las recientes privatizaciones pagadas con bonos de la deuda externa; en las promesas de cambiar inversiones extranjeras por ajuste económico. La compra de grandes extensiones con bosques de quebracho por parte de una empresa supuestamente británica suena a "déjà vu", a película ya vista. Cuando esto ocurre, los psicoanalistas dicen que es lo reprimido que retorna.

La Forestal supo reinar sobre más de dos millones de hectáreas del noreste Argentino. En su inmensa propiedad, la principal actividad era la extracción de tanino del quebracho colorado para curtir cueros y la producción de durmientes para ferrocarril. The Forestal Land, Timber and Railways Limited quería hacer dinero a toda costa, mucho antes de que la ecología se pusiera a la orden del día.

Las 25 mil personas que habitaban sus dominios no sólo debían hachar de sol a sol o realizar algunas de las actividades vinculadas con el negocio agrícola sino que además recibían una paga en bonos sólo canjeables en los almacenes de la compañía británica. La eficiencia de la empresa alcanzó incluso el tema de la seguridad (propia). Las huelgas que se llevaron a cabo entre 1919 y 1921 fueron ferozmente reprimidas por gendarmes *made in the Forestal*, precursores de los parapoliciales.

Según relató a **Página/12** el historiador rosarino Gastón Gori, la Forestal obtuvo originalmente las tierras santafesinas en compensación por un empréstito de un millón de pesos no pagado por la provincia. No cuesta mucho hoy ver en esa transacción una privatización de bienes del Estado por el no pago de la deuda externa.

"Se le entregaron un millón ochocientas mil hectáreas que contenían los únicos bosques de quebracho colorado, con algo más de extensión que los del Paraguay", recordó Gori. "Se sostuvo que vendría el capital extranjero a promover el adelanto del país..."

La Forestal atravesó sin problemas gobiernos de facto y electos democráticamente. Sólo desistió del negocio cuando se encontró un sustituto africano al tanino, y cuando quedaban pocos quebrachos en pie.



## CAZANDO FANTASMAS

*(Por A. F.)*

En la Argentina no existe un inventario forestal nacional. Por lo tanto, no se sabe cuántos quebrachos colorados y blancos existen. Según el ingeniero forestal Carlos Merenson, funcionario de la Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente Humano, se acaba de firmar un acta de compromiso con las provincias del noreste argentino para trazar un inventario, aunque deberá aguardar su aprobación dentro del presupuesto del año próximo de la Secretaría. Por otra parte, Santiago del Estero, Salta, Santa Fe, Chaco y Formosa han solicitado que el quebracho sea incorporado dentro de la convención CITES que regula el tráfico de especies amenazadas.

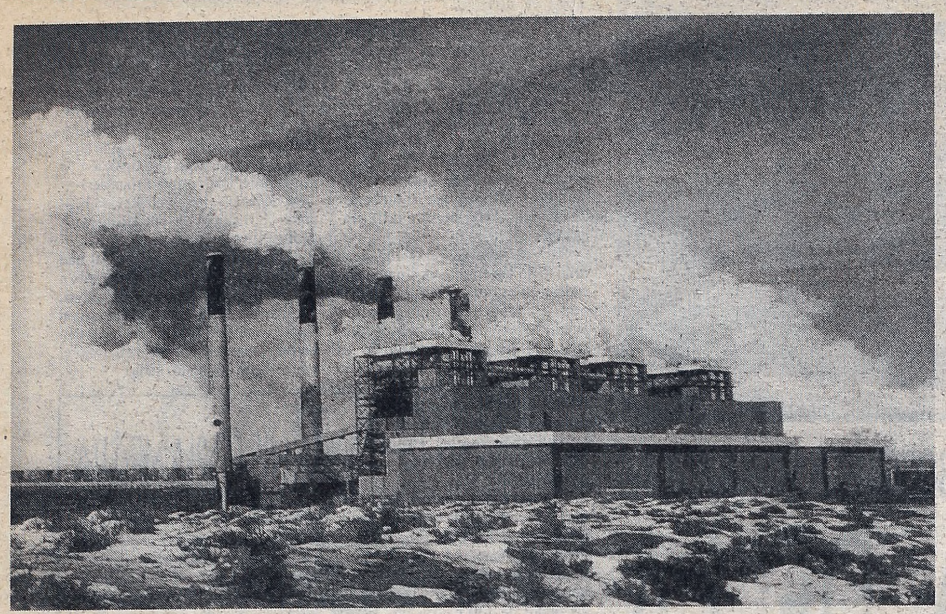
La Forestal habría afectado 5 o 6 millones de hectáreas de bosque, según estimó Merenson. Pero como el número de quebrachos por hectárea es muy variable –entre 3 y 10–, no hay cálculos precisos sobre la magnitud del "genocicidio forestal" cometido durante la primera mitad de este siglo.

En cuanto a la concreción del proyecto denunciado por FUNAM, Merenson señaló que la Secretaría se puso ya en contacto con las autoridades forestales de Santiago del Estero, quienes aseguraron que hasta el día de la fecha no existe ningún pedido de autorización para desmontar bosque nativo en su jurisdicción. "Existe una ley provincial de Defensa de la Riqueza Forestal y un decreto que regula el desmonte. Para realizar cualquier tala de bosque nativo, un propietario de tierras debe pedir autorización a la Dirección provincial de Bosques y debe presentar un plan de manejo sustentable", explicó el director de Recursos Forestales Nativos al *Suplemento Verde*.

Sin embargo, los supuestos *entrepreneurs* no parecen dispuestos a pedirle permiso a nadie para talar. Un contacto empresario establecido por las ONG en Gran Bretaña lo expresó en sus propios términos: "No entendemos por qué habría que pedir autorización para plantar árboles".

Merenson consideró que, tal como figura en la denuncia de FUNAM, el proyecto no es sustentable, ya que pretende reemplazar bosque nativo con árboles de crecimiento rápido, cultivos e incluso ganado. De todos modos, insistió, "todo indica que este proyecto no tiene principio de ejecución".





# "LA INDUSTRIA DEBERA ADAPTARSE"

## ALBERTO NOE CARBALLO

**Para el subsecretario de Ambiente Humano de la Nación, "el costo de la contaminación industrial lo paga toda la sociedad". El funcionario criticó a algunas organizaciones ambientales, a las que calificó como "denuncieras profesionales".**

Cuando éramos chicos, la imagen de un país progresista era una fábrica con una chimenea echando humo. Hoy el mensaje tiene que ser que esa fábrica pueda seguir funcionando con su chimenea pero sin tirar humo". Con esta imagen, el subsecretario de Ambiente Humano de la Nación, Alberto Noé Carballo, grafica la perspectiva de reconversión hacia la que apunta el área.

Con fuertes críticas hacia los empresarios que no adaptan sus procesos productivos a la política ambiental que declama la Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente Humano, Carballo dice además que el saneamiento ambiental es un proceso gradual: "La reconversión industrial no produce hechos espectaculares pero los denuncieros profesionales critican sin resolver los problemas de fondo".

*–¿Cómo se produce el proceso de adaptación de las industrias que generan efluentes contaminantes ante el reclamo social de una mejor calidad de vida?*

–La Argentina desarrolló un proceso de industrialización que no tuvo en cuenta la cuestión ambiental y, necesariamente, tiene que insertarse dentro de un proyecto de reconversión gradual, vigilada, controlada por la Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente Humano. A las empresas que no se adapten a esto se les aplicarán las sanciones previstas, que pueden llegar a denuncias penales por violación a la Ley 24.051.

*–¿Esto implica que los industriales tienden a convertir voluntariamente los procesos o ceden bajo la presión de la legislación?*

–Las grandes empresas, generalmente multinacionales, ya han realizado una inversión ambiental, porque para ellas, no ajustarse a un proceso de fabricación "limpio" lleva a limitar su capacidad de exportación, es decir que significa una barrera comercial.

*–Sin embargo, el hemisferio sur ha sido tradicionalmente el depósito de los residuos de los países desarrollados...*

–En estos últimos dos años, la situación específica de la Argentina ha cambiado. Nuestro país tiene legislación: buena, mala, con errores, perfectible, pero hemos pasado a ser un país con política ambiental. Las empresas multinacionales han recibido el mensaje y tienen capacidad para adaptarse más rápido.

*–¿Qué pasa con las industrias estrictamente locales?*

–El mediano empresario argentino, si bien entiende que tiene que invertir, trata de tener el menor impacto en su castigada economía, por lo que el Estado le da la posibilidad de acceder a créditos blandos, a lo que se suma la presión de las sanciones. Una categoría aparte son quienes, aunque les des todas las herramientas, son delincuentes ambientales que quieren seguir gozando con un subsidio encubierto, a quienes la Secretaría no les da plazos sino que les cae con el peso de la ley.

*–¿Cuándo la contaminación se convierte en un subsidio encubierto?*

–Siempre lo es. Porque ese empresario no está realizando la inversión que otros sí hacen, y se coloca en ventaja en sus precios. Pero el costo que ellos no invierten lo paga toda la sociedad con el deterioro de la calidad de vida y lo que debe invertir en reparación ambiental. Hay unas 7000 empresas que vuelcan sus efluentes a la red de la ex Obras Sanitarias y el control sobre esos industriales tiene que ver con darle a la población el máximo nivel de seguridad para que la gente también acompañe este proceso, si no, ambientalmente es muy difícil hacer algo. La reparación ambiental nunca produce hechos espectaculares, que no sirven para nada. Las entidades ambientalistas serias han comprendido lo que significa el desarrollo sustentable y, con algunas excepciones, dejaron de ser denuncieros profesionales y sacrificaron la espectacularidad por el trabajo.

*–¿Es viable, en estas condiciones, que en la Argentina se instale una planta de residuos nucleares?*

–Sobre ese proyecto hay mucho de fantasía porque nunca existió un proyecto concreto de importación de residuos nucleares ya que nuestra legislación prohíbe el ingreso de cualquier tipo de deshechos, no sólo los radiactivos, por el decreto 181 y la Ley 24.051. Pero tengamos en cuenta que la Argentina también genera residuos nucleares, como produce deshechos patológicos e industriales. Lo grave y contaminante no sería tener una planta de tratamiento para el material radiactivo de nuestro país. En lo que estamos absolutamente en contra es en la posibilidad de importarlos. Y esto nunca estuvo en los planes del Estado nacional.

# HOJA DE RUTA

**MEJORA COSTANERA SUR.** La instalación de un sistema unificado de señalización y sanitarios públicos, el reciclaje del espigón balneario sur y sanitarios públicos de un centro de exposiciones son algunos de los proyectos que la Secretaría de Planeamiento Urbano de la Municipalidad porteña está impulsando para mejorar la reserva ecológica de Costanera Sur y sus alrededores. En relación con los incendios periódicos que se verifican en la zona, Roberto Salem, encargado del área municipal, sostuvo que "como medida preventiva se dispuso aumentar el personal municipal y los vehículos de control, lo que se suma a un acuerdo realizado con Policía Federal para mantener una guardia permanente con agentes de la Policía Montada". El proyecto en marcha tiene un costo estimado en 400 mil dólares que permitirán la recuperación de 386 hectáreas de espacios verdes para la ciudad.

**VACACIONES VERDES.** La Fundación Vida Silvestre organiza numerosas actividades para estas vacaciones de invierno. Desde el viernes 8 de julio hasta el lunes 11, los chicos entre 1 y 13 años podrán participar del safari al Parque Nacional El Palmar, en la provincia de Entre Ríos. En tanto que los "grandes" de 14 a 20 años podrán recorrer el Parque Provincial Iberá en Corrientes, desde el 12 al 18 de julio; o el Parque Nacional Calilegua, en la selva jujeña, entre el 15 y el 24 de julio. Informes e inscripción en Defensa 245, Capital Federal o a los T.E. (01) 343-3778/4086 de 10 a 18 horas.

**ALGA ABSORBENTE.** Un grupo de científicos japoneses descubrió que un tipo de alga tiene la capacidad de absorber grandes cantidades de dióxido de carbono y ayudar de este modo en la disminución del efecto invernadero. Los investigadores comunicaron que el alga, llamada *Synechocystis* y que crece en las aguas termales de la isla de Izu, puede atenuar los efectos de la acumulación de gases en la atmósfera, incluidos los compuestos nitrosos y sulfurosos. Los expertos se encuentran ahora trabajando, con técnicas de ingeniería genética, en la obtención de grandes cantidades de algas para poner en práctica sus cualidades.

**ARGENTINA-CANADA.** La agrupación ecologista Greenpeace manifestó su preocupación ante la posibilidad de que el gobierno canadiense intente ubicar el reactor nuclear CANDU 3 en algún país latinoamericano. Según los ecologistas, un destinatario posible es la Argentina a juzgar por el reciente acuerdo "de cooperación nuclear" firmado entre ambos países. A las críticas sobre el acuerdo también se sumó el bloque de diputados nacionales radicales, al denunciar que las sospechas sobre el CANDU 3 no son pocas. "Posee una tecnología que no ha sido experimentada y una eficacia económica que está cuestionada por los mismos fabricantes", indicaron los legisladores.

**DERRAME EN URUGUAY.** Las autoridades uruguayas aseguraron que no habrá consecuencias ambientales por el derrame de 150.000 litros de combustible a sólo un kilómetro de la principal reserva de agua potable para consumo humano que tiene ese país. El derrame se produjo por el descarrilamiento de un tren cargado de combustible diesel que cayó en un curso de aguaafluente del embalse de Paso Severino, a 88 kilómetros de Montevideo. Según las empresas estatales fue absorbido naturalmente por la tierra y el resto llegó a un curso de agua con escaso cauce".

**NORTE Y SUR CONTRA EL DESIERTO.** Los gobiernos de más de cien países tanto del norte como del sur firmarán en setiembre próximo la convención contra la desertificación. Al respecto, el director general de la FAO, Jacques Diouf, recordó que "cada año se pierden más de siete millones de hectáreas de tierras cultivables –una superficie equivalente al tamaño de Irlanda– a causa de la degradación de los suelos". La convención contra la desertificación es el primer resultado concreto de los compromisos contraídos en la Cumbre de la Tierra en 1992.

**CURSOS ALTERNATIVOS.** Israel, India, China, Australia, Camerún y Chile forman parte de un proyecto de UNESCO para realizar estudios sobre la flora silvestre de cada país y desarrollar cultivos alternativos. Las plantas seleccionadas por su interés comercial podrán ser distribuidas en los países limítrofes de los miembros del proyecto. "No se trata de impulsar el monocultivo de plantas alternativas, ni de usar a los países integrantes como donadores de material genético, sino que se busca desarrollar nuevas propuestas de producción", aseguró el doctor Raúl Moreno, especialista en genética vegetal de la Universidad de La Serena de Chile.

**PARLAMENTO AMAZONICO PRESIONADO.** El Parlamento Amazónico condenó en Ecuador a las naciones industrializadas por utilizar el ambiente como excusa para librar una guerra comercial contra el Tercer Mundo. Diputados de Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú, Surinam y Venezuela rechazaron las prácticas de proteccionismo comercial encubiertas bajo la figura de una supuesta "conciencia ambiental" y reivindicaron su soberanía en el Amazonas. Asimismo, denunciaron que "los gobiernos de los países centrales y los organismos financieros internacionales exigen actuar de determinada manera en materia ambiental, no con intención de defender el medio ambiente sino de mantener su dominio sobre el comercio mundial y aprovechar los recursos que no les pertenecen". Entre los acuerdos firmados, los diputados resolvieron solicitar a sus gobiernos la realización de auditorías ambientales, con participación de los pueblos indígenas, a todas las empresas petroleras, mineras, madereras y agrícolas que trabajan en el Amazonas.